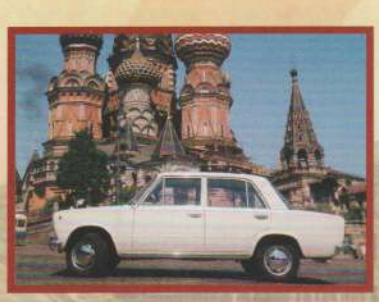
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

№ 4



СБОРКА МОДЕЛИ

ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ СЕМЕЙСТВА «ЖИГУЛИ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
9 772618 724302 00004

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 4, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 22 300 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

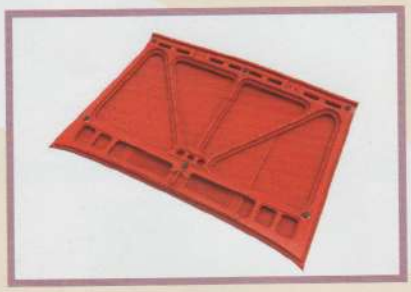
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 21.06.2018
Дата выхода в свет: 27.09.2018

Фотографии и иллюстрации:
© ИТАР-ТАСС (стр. 5, 8); © РИА Новости (стр. 6, 7, 8); © Dreamstime (стр. 6); © Фотобанк Лори (стр. 7); © Jaguar-Land Rover Group Media (стр. 12, стр.14); © BMW Group Press Services (стр. 13, стр. 14); © Honda UK (стр. 13); © GM Media (стр. 14).

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ



Сборка капота

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

Первый автомобиль семейства «Жигули»

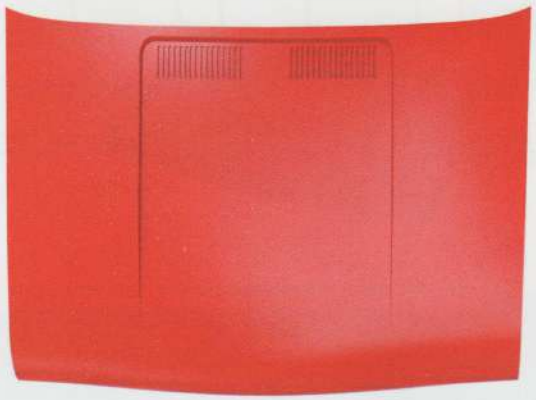
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Мировая держава простой сборки

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Сборка капота

Используйте для сборки этого номера детали, полученные с номером 2 – раму жесткости капота и петлю замка капота, – а также детали этого номера.



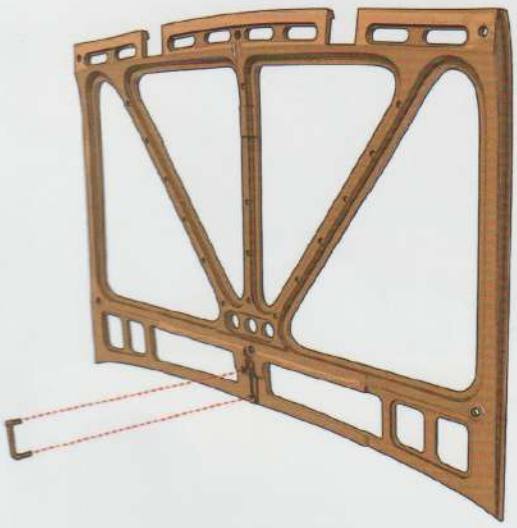
4A

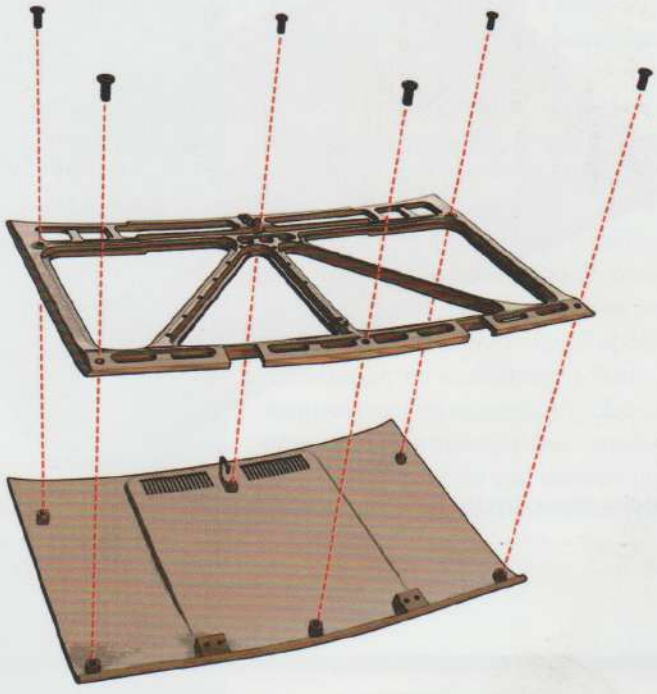
CM

4A Лицевая часть капота

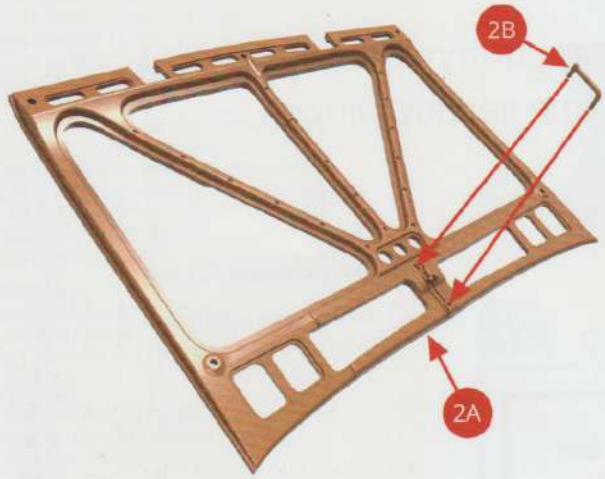
CM Винт с плоской головкой M2,0 x 4 мм (8 шт.)

Схемы сборки



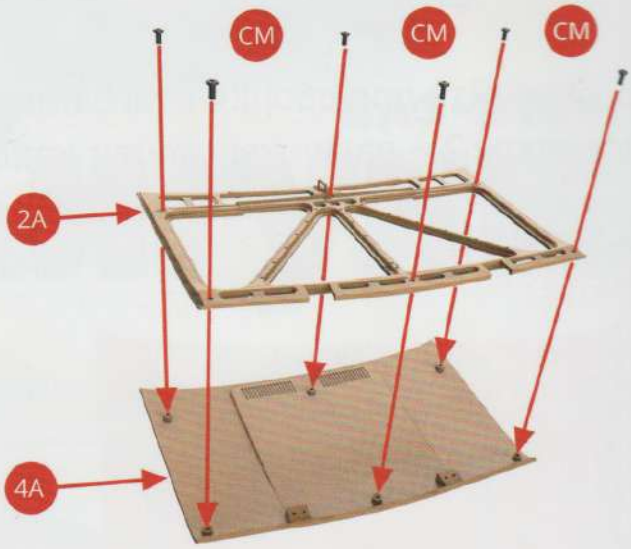


1



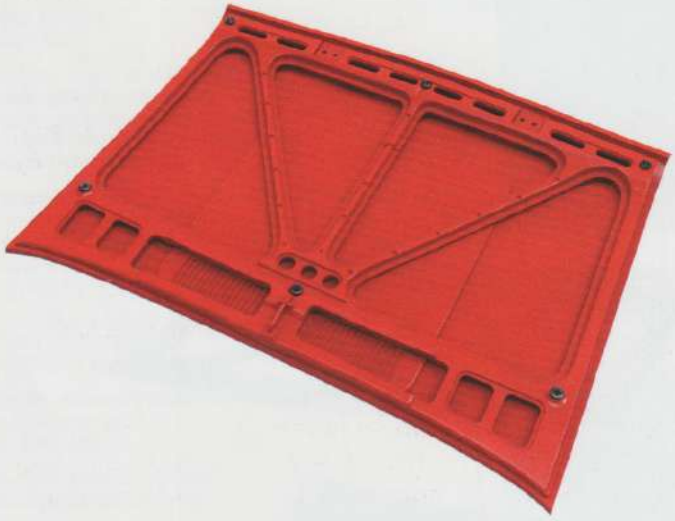
Вставьте петлю замка капота 2B в отверстия крепления на раме жесткости капота 2A.

2



Соедините раму жесткости капота 2A с лицевой частью капота 4A и закрепите винтами CM.

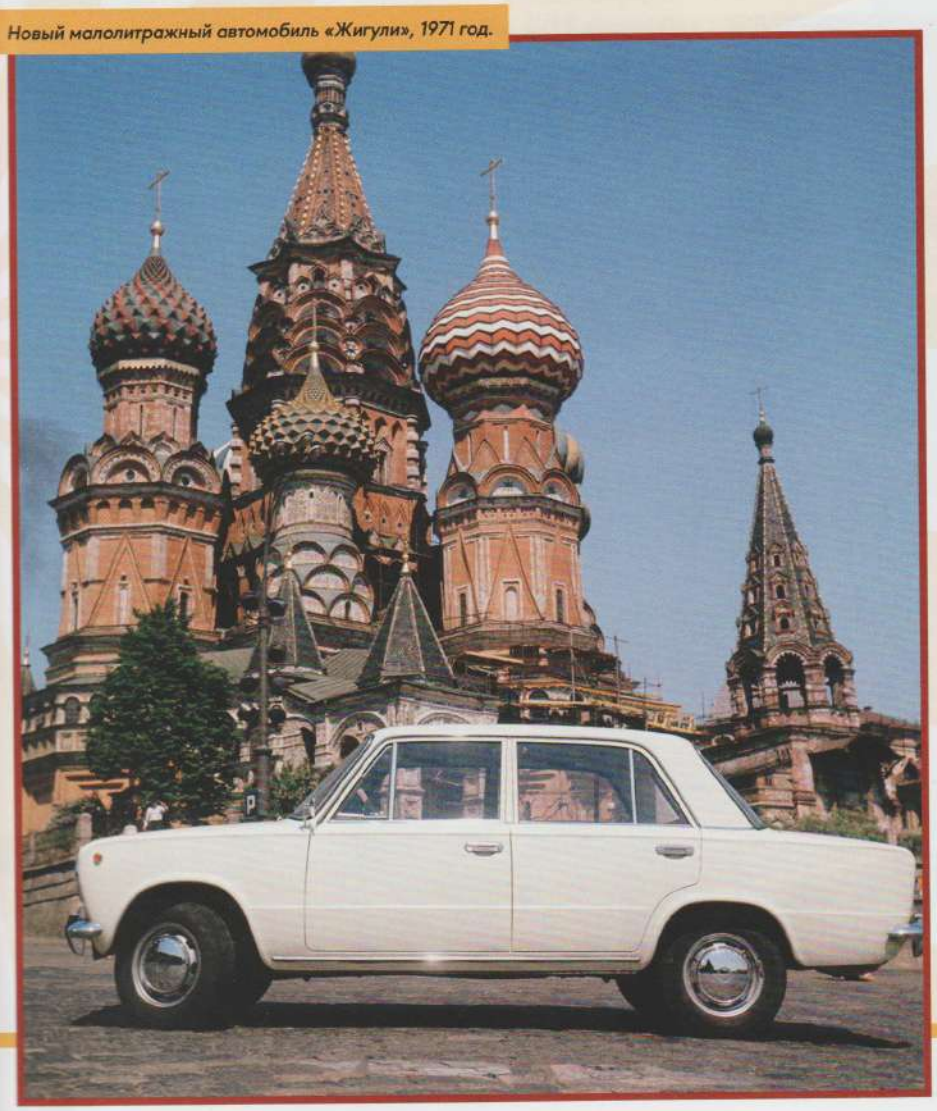
Вид узла после сборки снаружи и изнутри



Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

Первый автомобиль семейства «Жигули»

Первые шесть автомобилей ВАЗ-2101 сошли с конвейера 19 апреля 1970 года, так что именно этот день можно назвать днем рождения «Жигулей», даже если речь идет об экспериментальных моделях.



Новый малолитражный автомобиль «Жигули», 1971 год.

Впрочем, «сошли с конвейера» – это слишком громко сказано. Конвейер на ВАЗе запустили только в августе, да и то в пусконаладочном режиме. Первые «Жигули», представлявшие собой, по сути, опытные предсерийные машины, собирали в опытном цехе. Стоит заметить, что первые автомобили имели всего два варианта окраски: две машины были синими и четыре – красными.

Первые серийные

Эти первые шесть прототипов показали отличные результаты на испытаниях, и доработки оказались минимальными, так что уже в августе 1970 года завод заработал по-настоящему. Впрочем, до полной мощности было еще далеко, хотя до конца года на новом Волжском автомобильном заводе собрали 21 530 автомобилей.

28 октября 1970 года в Москву был отправлен первый железнодорожный состав с «Жигулями». При расчетном строительстве в шесть лет завод был запущен на три года раньше. На заданную, но не полную мощность сборочный цех вышел в следующем, 1971 году. Тогда было выпущено 172 176 автомобилей. В 1972-м с конвейера сошло уже 379 008 машин, а в полную силу завод начал работать в 1974 году. В процессе производства коллектив завода совершенствовал модель, отрабатывал покрасочные технологии, подбирал лучшие материалы для полной шумоизоляции и повышения общего уровня комфорта.

Вопреки распространенной легенде, с самого начала «Жигули» собирали целиком из отечественных частей, без поставок деталей с фирмы «Фиат» (тем более что бóльшая часть узлов «единички» имела более или менее существенные отличия от оригинального «Фиата-124»). Штампы и клейма же оставались в первое время «фиатовскими», так что соответствующее обозначение вполне могли нести и детали, изготовленные в СССР на итальянском оборудовании. По мере внесения в конструкцию автомобиля изменений и естественного износа оснастки они стали исчезать. Качество изготовления автомобилей ВАЗ действительно со временем снижалось, но эта тенденция находилась в полном соответствии с теми, которые были характерны в те же годы для всей советской автомобильной промышленности.

Продукция ВАЗ. 1983 год.

Две версии – два конкурса

По общепринятой версии, имя у тольяттинского автомобиля появилось в результате всесоюзного конкурса, объявленного в прессе. Всего писем и телеграмм набралось около 30 тыс. Госкомиссия отобрала восемь названий, а конструктор А. М. Черный предложил еще одно – «Жигули». Оно-то и было утверждено правительством.

Однако есть и другая версия, принадлежащая конструктору Геннадию Ляхову. В середине февраля 1967 года генеральный директор завода и по совместительству заместитель министра автомобильной промышленности СССР Виктор Поляков поставил перед заместителем главного конструктора ВАЗ Борисом Поспеловым задачу: придумать название для автомобиля, который будет выпускаться на новом заводе. Через два дня работы в библиотеке с материалами

Родоначальник семейства

Автомобиль ВАЗ-2101 стал родоначальником целого семейства заднеприводных машин Волжского автозавода, именуемых «классика» или «вазовская классика».

ВАЗ-2101 «Жигули» на ВДНХ.

Сборка автомобилей на Волжском автозаводе. 1969 год.

«Единичка» или «Копейка»?

В 1970-е годы модель ВАЗ-2101 «Копейкой» никто не называл. Автомобиль уважительно и ласково именовали либо «Единичкой», либо «Ноль-первой». Но чаще всего – просто «Жигулями», тем более что в первой половине 1970-х годов разнообразия модификаций не было – «Ноль-первая» да «Ноль-вторая». Появившихся же вскоре моделей ВАЗ-2103 было относительно немного. Что же касается «Копейки», то это пренебрежительное прозвище появилось в конце 1980-х годов и характеризует изменение отношения к устаревшему автомобилю.

(журналами, энциклопедиями) было выставлено на голосование порядка восьми названий. К ним-то по предложению А. М. Черного и добавили «Жигули». В результате голосования в двух турах выбрали название «Жигули», которое и было утверждено Поляковым и сообщено на «Фиат».

Экспортное название

Нет однозначной версии и о происхождении названия «Лада» для экспортных автомобилей. По одной из них, как только советские «Жигули» стали поставлять за рубеж, то сразу же возникла проблема с привычным для русского слуха словом «Жигули». Иностранцы не только не могли правильно произнести его (в некоторых языках просто нет звука «ж»),

Эмблема «Жигулей» на решетке радиатора.

ВАЗ-2101 в техническом музее ПАО «АвтоВАЗ».

но оно еще и имело неприличные созвучия сразу в нескольких языках. Так, «жигули» созвучно с интернациональным словом gigolo. Самый мягкий его перевод – «наемный партнер в танцах». У венгров есть выражение, звучащее как «щикули», перевод которого просто нецензурный.

Есть и иная версия, в целом близкая к вышеизложенной. Первой страной, в которой должны были продаваться новые советские автомобили, была Финляндия – дружественная, нейтральная страна и крупный торговый партнер СССР. От успеха продаж на финском рынке во многом зависел и успех дальнейших продаж в Западной Европе. Так вот, еще на ранней стадии подготовки рекламной кампании нового автомобиля возникла проблема с названием. Написанное латиницей слово «Жигули» финны могли прочитать как «Сипули» – «лук». Тогда было принято решение придумать новое название для экспортных машин Волжского автомобильного завода. В 1973 году появилось имя «Лада», красивое и простое. Однако установить, кто именно предложил этот вариант, сегодня уже невозможно. Очевидцы не берутся судить о причинах этого выбора. Кто-то вспоминает популярную тогда песню «Хмуриться не надо, Лада». Другие проводят аналогию с заводским товарным знаком «Ладья». Одно точно: новое имя сразу всем понравилось. Теперь «ЛАДА» – это основной бренд АвтоВАЗа.

Автомобили ВАЗ-2101.

«Золотая копейка»

ВАЗ-2101 стал для многих первой машиной, память о которой они пронесли сквозь годы. «Ноль-первую» еще называют «золотой копейкой» советского автопрома. Этот автомобиль дал мощный импульс развитию всей автоиндустрии страны на многие десятилетия.

ВАЗ-2101 стал первой машиной для многих автолюбителей.

Мировая держава простой сборки

В 1952 году в Великобритании было 40 автомобильных компаний, а в 1960-м, выпустив 1,3 млн автомобилей, страна заняла третье место в мире, пропустив вперед только США и Германию. Спустя 20 лет производство упало до 1 млн машин, а в 2015 году первая среди компаний со стопроцентным британским капиталом «Морган» выпустила всего 1300 машин.

Англичане говорят, что, когда над Ла-Маншем опускается туман, они отрезаны от Европы. Этот анекдот не только объясняет характер жителей Британских островов, но и то, почему их некогда процветавшая автомобильная промышленность резко сократилась и к концу прошлого века едва не исчезла. После Второй мировой войны Великобритания переживала период бурного восстановления и реконструкции. Большинство компаний возрождали свои заводы и начали автомобилизировать лежащую в руинах страну. Так же как немцы, французы или итальянцы. Отличие от них состояло в изоляционизме. Британские фирмы за малым исключением работали только для своей страны и отказались от экспорта, даже несмотря на льготы, предоставленные местными властями, которые стремились получить иностранную валюту.

Сегодня «Ягуар» и «Ленд Ровер», объединенные в промышленную группу, – наиболее успешные британские мировые бренды. Они работают в Англии, но принадлежат индийскому концерну «Тата».

Исключение составляли спортивные автомобили, в первую очередь двухместные кабриолеты, на которых традиционно специализировались англичане. Машины брендов «Ягуар», «Триумф» и «Эм Джи» (MG) вновь стали экспортировать в США.

Слияния и поглощения

Как только «новая автомобилизация» страны завершилась, производители поняли, что места под солнцем для всех не хватит, – и начались слияния или исчезновения. «Форд Ю. К.» и «Воксхолл» (филиал «Дженерал моторс») отказались от линеек моделей собственной разработки, предпочтя сконструированные в немецких центральных управлениях. Производители спортивных или роскошных машин, такие как «Роллс-Ройс», «Ягуар», «Лотус» или «Астон Мартин», несмотря на экономические проблемы, с большим трудом все-таки выжили. Массовые же производители дешевых авто тонули один за другим, вынуждая правительство вмешиваться, чтобы спасти рабочие места.

Завод фирмы «Хонда» в Суиндоне. Великобритания вернула позиции в мировом автопроме благодаря приходу в страну таких японских фирм, как «Ниссан», «Тойота» и «Хонда».

«Воксхолл Астра» – копия автомобиля «Опель Астра». Британский филиал компании «Форд» и «Воксхолл», принадлежащий «Дженерал моторс», больше не разрабатывают собственные модели, как до 1970-х годов.

Национализация и приватизация

В 1974 году группа «Бритиш Лейланд» оказалась на грани банкротства и была национализирована. Сначала под прежним именем, а затем под названием «Ровер груп» консорциум продолжал поглощать другие марки, пока в начале 1980-х годов консервативное правительство Маргарет Тэтчер не приватизировало предприятие, от которого в итоге остались только «Ягуар» и «Ровер».

В 1960 году при минимальном объеме экспорта сложилась тревожная ситуация. Объединивший марки «Хиллман», «Хамбер», «Зингер» и «Санбим» концерн «Рутс Груп» в 1967 году был куплен компанией «Крайслер», которая впоследствии продала заводы фирме «Пежо». В 1952 году «Эм Джи» (MG) и «Остин» объединились с «Наффилд Груп», в состав которой входили «Моррис», «Райли» и «Уолси». В 1966 году конгломерат объединился с «Ягуар Даймлер», а в 1968-м был поглощен компанией «Бритиш Лейланд», перед тем купившей «Ровер», «Стандарт» и «Триумф».

Немецкие «Роллс-Ройс» и «Бентли»

В 1931 году «Роллс-Ройс» купил своего главного конкурента «Бентли», и с тех пор оба производителя специализировались на роскошных автомобилях, достойных крупных политических лидеров и бизнесменов со всего мира. В 1980 году обе марки стали жертвой экономического кризиса и были проданы инвестору «Виккерс груп», который в 1998 году устроил аукцион. Фаворитами считались «Мерседес» и BMW, однако в последний момент самую высокую цену предложил «Фольксваген», купивший обе фирмы. Тем не менее BMW удалось приобрести права на использование названия «Роллс-Ройс», принадлежавшие одноименной компании авиационных двигателей. Таким образом, «Фольксваген» сохранил «Бентли», однако в 2003 году вынужден был уступить «Роллс-Ройс» BMW. Сегодня обе компании продолжают выпуск роскошных автомобилей, но по немецкой технологии.

Сегодня «Роллс-Ройс» и «Бентли» выпускают автомобили по немецким технологиям.

Японцы приходят на помощь

В 1990-е годы Великобритания вновь поднялась на седьмое место в мире благодаря тому, что «Хонда», «Тойота» и «Ниссан», обходя пошлины Европейского союза и привлеченные помощью правительства, обосновались в Великобритании. В настоящее время в стране производится около 1,5 млн автомобилей в год, главным образом на экспорт.

Завод «Моррис» в Оксфорде в 1960 году. Сегодня он выпускает модели «Мини» и принадлежит BMW.

Преобразования с продолжением

В течение следующего десятилетия немногочисленные независимые марки были поглощены крупными промышленными группами. Сначала компания «Форд» купила «Ягуар», «Ленд Ровер» и «Астон Мартин», а потом продала их (первые два предприятия – индийскому концерну «Тата», а третье – итальянскому частному инвестиционному фонду «Инвестиндустриал»). «Лотус» отошел малайской компании «Протон», «Ровер» – фирме BMW, в свою очередь продавшей его после того, как ей не удалось его спасти. Великие британские символы «Роллс-Ройс» и «Бентли» в 1998 году ушли с аукциона, доставшись тому, кто предложил наивысшую цену.

Бренд «Ровер» рухнул последним. Единственный выживший из старого конгломерата «Бритиш Лейланд» закрыл свои двери в 2005 году. Сегодня название принадлежит компании «Тата», которая его не использует.

В НОМЕРЕ 5

- СБОРКА УЗЛА ПОДВЕСКИ ПЕРЕДНЕГО ЛЕВОГО КОЛЕСА
- «РЕНО 16» И ВАЗ: НЕСОСТОЯВШИЙСЯ СОЮЗ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ЛЕВЫЙ ПОВОРОТНЫЙ КУЛАК
- ПОПЕРЕЧИНА ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ 1
- ПОПЕРЕЧИНА ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ 2
- ОПОРА НИЖНЕГО РЫЧАГА ПОДВЕСКИ
- ЛЕВЫЙ НИЖНИЙ РЫЧАГ ПОДВЕСКИ
- ОПОРА ВЕРХНЕГО РЫЧАГА ПОДВЕСКИ
- ЛЕВЫЙ ВЕРХНИЙ РЫЧАГ ПОДВЕСКИ
- ОПОРНЫЙ КРОНШТЕЙН АМОРТИЗАТОРА
- АМОРТИЗАТОР
- КОЖУХ АМОРТИЗАТОРА
- ПРУЖИНА ПОДВЕСКИ
- СРЕДНЯЯ РУЛЕВАЯ ТЯГА
- СОШКА
- МАЯТНИКОВЫЙ РЫЧАГ
- КРАЙНЯЯ ЛЕВАЯ ТЯГА
- КРАЙНЯЯ ПРАВАЯ ТЯГА
- ШТАНГА СТАБИЛИЗАТОРА
- ХОМУТ СТАБИЛИЗАТОРА
- ШАЙБА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2018 Ашет Коллекшн. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!